

El desarrollo local en la ciudad media europea ante los proyectos de T.A.V.

JAUME FELIU TORRENT*

INTRODUCCIÓN

Cuando nos enfrentamos al estudio de los procesos de desarrollo local que se llevan a cabo en las ciudades medias europeas, debemos preguntarnos hasta qué punto éstas son un fenómeno territorial concreto, único, diferente de otras realidades territoriales como las ciudades grandes o las ciudades pequeñas de ámbito urbano o rural. Debemos preguntarnos cómo podemos definir las, qué características tienen aquéllas mejor posicionadas para albergar procesos de desarrollo local. Debemos preguntarnos, en fin, cuáles son los problemas que afrontan cuando se disponen a crear un proceso de desarrollo local, por ejemplo, a partir de una gran infraestructura de transporte como el Tren de Alta Velocidad (TAV).

Entendemos desarrollo local como el proceso de aumentar el aprovechamiento de los recursos endógenos de la ciudad, materiales e inmateriales, a partir de la implicación de la colectividad, de manera que pueda sostenerse a largo plazo. Esta definición proviene de la reflexión de las ciencias del territorio en los últimos decenios, donde se ha pasado de considerar el desarrollo desde concepciones básicamente econométricas y en términos de desigualdad de recursos, a concepciones integrales donde la dinámica interna,

* Jaume Feliu Torrent. Universidad de Girona, jaume.feliu@udg.es.

«endógena», «*bottom-up*» es la responsable de un desarrollo local de base necesariamente sostenible (Friedmann y Weaver, 1979; Magnaghi, 1990).

Esta concepción de desarrollo, o puesta en valor de los recursos, es plenamente justificada como «local» gracias a la teoría reticular de Dematteis (1995). Según éste, la valorización territorial puede darse de dos formas. La primera («valorización simple») deriva de la variación de la geografía de las ventajas comparativas de la economía clásica. Se trata de un simple proceso reversible, sujeto al hecho de que vayan a menos aquellas condiciones generales que lo han hecho posible. Es el producto de las externalidades derivadas de ciertas condiciones territoriales locales, o ya existentes (por ejemplo oferta de trabajo, fertilidad del suelo, dotación de infraestructuras), o bien programables (nuevas infraestructuras) (Dematteis, 1995, Conti, 1996).

La segunda –que se desprende de la teoría de las ventajas competitivas que propone Porter, 1990– se produce por la activación de sistemas locales, y desencadena un verdadero «desarrollo local». Este proceso no puede considerarse reversible ya que, al producirse a partir de la auto-organización del sistema local, se interrumpe la linealidad y se abren bifurcaciones a largo plazo (Dematteis, 1995). En el desarrollo local, las condiciones locales decisivas no son aquéllas que dependen directamente de transformaciones externas, sino las que constituyen el *milieu* territorial, y que permiten al sistema local formarse y reproducirse. Será éste último, pues, quien genere en su interior ciertas externalidades específicas.

CARACTERÍSTICAS DE LA CIUDAD MEDIA EUROPEA

Definir ciudad media no es un objetivo fácil. Se trata de un concepto poco teorizado e impreciso que funciona, normalmente, de forma muy intuitiva, sin que exista una definición previa y aceptada en todas partes de esta realidad. Una de las razones de la poca teorización es que el pensamiento urbanístico nace y toma cuerpo en referencia a las grandes ciudades, y a partir de aquí se difunde hacia las otras realidades urbanas posibles. Eso lleva a aplicar teorías, conceptos y soluciones a problemas que no se acaban de ajustar a la realidad que se quiere estudiar o intervenir (Vicente, 1998). Esta reflexión es especialmente interesante para esta investigación, ya que defendemos la necesidad de observar e intervenir en las ciudades medias de manera diferenciada a las otras, digamos, realidades urbanas mejor identificadas.

Todos los autores coinciden en interpretar la ciudad media según dos dimensiones, una de tipo cuantitativo, es decir el número de habitantes que tiene, y la otra de tipo cualitativo, es decir las funciones que ejerce en el territorio. La combinación de las dos es lo que acaba definiendo qué es una ciudad media. En este sentido, Llop (2001) y Bellet y Llop (2004) diferencian entre los conceptos de ciudad media y ciudad intermedia, que se han usado a menudo como sinónimos de la misma realidad¹.

Respecto al parámetro cuantitativo, hay gran diversidad de clasificaciones de ciudad media según los contextos territoriales a que se haga referencia. Para Giovanni Astengo (1972, citado en Vicente, 1998, p. 68) una ciudad media puede ser «una agrupación humana, edificada, no mayoritariamente dedicada a actividades primarias ... que oscile entre los treinta mil y los cuatrocientos mil habitantes». Pierre George (1984) propone una dimensión diferente: entre los veinte mil y los cien mil habitantes. Tal como muestra Santamaria (2000), la literatura científica francesa permite clasificar, aunque vagamente, la dimensión de la ciudad media en aquélla que tiene más de 20, 30 o 50.000 habitantes y que llega a 100.000 o 200.000 habitantes dentro de su aglomeración, si bien la clasificación de ciudad media «responde más a un hecho intuitivo que racional», tal como recuerda el autor. De la misma manera en España, aunque no con una literatura demasiado extensa, podemos encontrar autores que clasifican la ciudad media como la que dispone entre 20.000 y 100.000 habitantes (de Esteban, A; López, A., 1989), entre 50.000 y 100.000 habitantes (Vinuesa, 1989), o entre 25.000 y 50.000 (Serrano, 1986)².

Pero la dimensión, aunque sea en relación con otras tipologías de ciudad, no parece ser un criterio suficiente para definir qué es una ciudad media, sino que se deben añadir criterios cualitativos para describirla. En el contexto francés, por ejemplo, la ciudad media se ha visto como una unidad imprescindible que estructura el territorio y sirve de interfase entre los centros locales y las metrópolis regionales (Santamaria, 2000). Para Oberti (1997), la particularidad de las ciudades medias es que «reposan» principalmente sobre

1. El adjetivo «media» parece referirse a una dimensión demográfica determinada, una definición más bien cuantitativa; «intermedia», en cambio, tendría unas connotaciones más cualitativas referidas a las funciones de intermediación, a las relaciones que se establecen entre los diferentes asentamientos de la población de un territorio.

2. Otras definiciones delimitan las ciudades medias europeas como aquéllas que tienen entre 20.000 y 500.000 habitantes (CE, 1995), las americanas entre 200.000 y 500.000 habitantes (Llop, 2001) o las de la escala mundial entre 20.000 y 2.000.000 habitantes (Bellet y Llop, 2000).

redes locales y regionales. De alguna manera son fenómenos más locales que las ciudades grandes. Y esto se debe en gran parte a sus raíces históricas profundas (George, 1984).

Si un primer criterio cualitativo es el carácter fuertemente local, otra de las características que distingue la ciudad media sería la existencia de equipamientos de cierta calidad y diversificados, propios de un entorno eminentemente urbano: administración diversificada, sistema educativo desarrollado -a menudo universitario-, servicios de calidad, como la sanidad, dirigidos a personas y empresas, fábricas, grandes superficies, medios de comunicación (revistas especializadas, diarios, radio) (Santamaría, 2000, p. 230).

Este concepto de ciudad media hace referencia, inevitablemente, a las corrientes de pensamiento de origen latino, ya que representan prácticamente las únicas aportaciones a la temática. Pero ha habido intentos de comparar la ciudad media francesa y española, muy parecidas entre sí, con la ciudad media de origen anglosajón, los llamados «*medium-sized towns*» (Santamaría, 2000)³. Esto permite comparar diferentes interpretaciones de ciudad media (Cuadro 1) según la dimensión física de la ciudad y el rol funcional de desarrolla en el territorio. La dimensión en los tres ámbitos no diverge demasiado al atribuir unos mínimos y unos máximos de población a las ciudades medias, mientras que el rol funcional sí que parece ser diferente en cada caso.

CUADRO 1. TIPOLOGÍAS DE DEFINICIÓN DE LA CIUDAD MEDIA

Definición de la «ciudad media» en...	En relación con la talla	En relación con el rol funcional
Francia	Entre 20.000 y 200.000 habitantes dentro la aglomeración (límites de las más grandes)	Entre centro local y metrópolis regional
España	Entre 20.000 y 100.000 habitantes dentro el municipio (límites de las más grandes)	Desde la ciudad de ámbito rural al centro subregional
Reino Unido	Por aproximación: entre 25.000 y 120.000 dentro la «urban area»	Centro urbano de una región no dominada por una de las más grandes aglomeraciones del país –«Freestanding FRs»–

Fuente: Santamaría (2000), p. 236.

3. Según Santamaría (2000), otro cuadro espacial que utilizan los investigadores británicos, a parte de la delimitación de las *urban areas*, es el de la «*Functional Region*» (FRs), que se refiere al rol funcional de las ciudades en el territorio. Las «FRs» se subdividen en dos categorías: las «*Metropolitan Regions*» y las «*Freestanding Functional Regions*». Nos interesan éstas últimas, que se caracterizan por su independencia de las regiones metropolitanas en términos de desplazamiento por razones laborales, y son las unidades urbanas más susceptibles de contener los organismos urbanos de talla media.

Por lo tanto, podemos concluir que la ciudad media, especialmente en un contexto regional europeo, sería una ciudad de dimensiones bastante reducidas (entre 20.000 y 200.000 habitantes como límites amplios) y dotada de unas características sociales y funcionales fuertemente marcadas por las relaciones locales: carácter homogéneo de la sociedad, raíces históricas antiguas, funciones de intermediación entre la gran ciudad y las poblaciones regionales, existencia de equipamientos de cierta calidad y diversificados gracias a la función de capitalidad regional.

Lógica territorial distintiva de la ciudad media

Eso valdría para distinguir la ciudad media como un objeto para someter a análisis. Pero también podríamos preguntarnos si la ciudad media tiene, a parte de unas características territoriales, un funcionamiento territorial diferente de las otras ciudades, las grandes. Es decir, que debemos preguntarnos si realmente vale la pena estudiar la ciudad media, ya que quizás tiene una lógica territorial, unos problemas, unas necesidades y unas capacidades demasiado parecidos a las grandes.

Ciertamente, las ciudades medias tienen, y de manera creciente en los últimos años, algunas características muy parecidas a las ciudades grandes. Dos ejemplos son el papel en el sistema o red urbana y las relaciones con su entorno urbano. Con respecto a las redes urbanas, convive una tendencia a la jerarquía y la organización en forma de red (Dematteis, 1995), tal como sucede en las ciudades grandes. Eso da a las ciudades medias muchas posibilidades. Pueden entrar en red con otras ciudades, pueden atraer pequeñas empresas de gran actividad y alta rentabilidad, establecer parques tecnológicos, crear festivales, proponer plataformas de transporte y buscar apoyo en otras ciudades parecidas⁴.

Respecto a sus relaciones con el entorno, las ciudades medias también tienen unas dinámicas territoriales muy parecidas a las ciudades mayores (Vicente, 1998; Brunet, 2000). Los desplazamientos de residencia-trabajo, de estudio o de ocio contemplan cada vez un entorno periurbano más amplio. En consecuencia, las ciudades medias tienen los mismos problemas de transporte, de conservación del paisaje, de distribución de agua, de

4. Con esta estrategia, «la propia idea de (ciudad) intermedia desaparece por sí misma. La ciudad media ya no es una intermediaria entre la grande y la pequeña ciudad, sino que se convierte en protagonista de algunas redes, en paridad con las ciudades mayores o más pequeñas» (Brunet, 2000, p. 118)

tratamiento de los residuos que las ciudades mayores. Por lo tanto, la gestión de la ciudad como «área urbana» tiene que considerarse también importante para el desarrollo de las ciudades medias.

En cambio, las ciudades medias tienen problemas diferentes a las grandes. Tienen más dificultades para organizar los transportes colectivos o financiar grandes equipamientos por razones de falta de masa crítica. Son más sensibles a las consecuencias del cierre de una empresa o a la evolución de sus actividades. Pueden tener dificultades para sostener proyectos urbanísticos coherentes o pueden tener desventajas para influir en los niveles de gobierno superiores. Hay quien opina, en definitiva, que la ciudad media está en clara desventaja en relación con las grandes.

Éste es el caso de Bouinot (1991), que intenta demostrar los déficits que pueden sufrir las ciudades medias, especialmente las de más pequeña dimensión, con un estudio realizado en cien ciudades medias europeas⁵. La primera conclusión del estudio es que la dimensión de la ciudad tiene una estrecha relación con los problemas financieros⁶. En segundo lugar, y en referencia a las grandes infraestructuras de transporte, se demuestra que las ciudades medias mayores son las que tienen más implicación en los proyectos de desarrollo de los grandes ejes de comunicación y de las respectivas infraestructuras. Por lo tanto, se da una relación directamente proporcional entre las ventajas de las grandes infraestructuras y la dimensión de la ciudad media. Es decir, que las ciudades medias mayores pueden tener buenos resultados económicos e infraestructurales y las de menor dimensión pueden sufrir los problemas de la disfunción que representa su escasa masa crítica (cuadro 2).

Sin embargo, hay que remarcar que las ciudades medias, incluso aquellas de dimensión modesta, parecen sacar provecho de una infraestructura como el TGV. Como vemos en el cuadro 2, el proyecto que presenta una correlación menor en la implicación de la ciudad es el del tipo TGV⁷. Es decir, que incluso ciudades bastante pequeñas podrían aprovechar positivamente la existencia de un Tren de Alta Velocidad.

5. Cien ciudades medias definidas según varios criterios, de habitantes (entre 20.000 y 500.000), políticos, económicos, jurídicos.

6. Es decir, que las ciudades más pequeñas tendrán más problemas financieros y económicos, y las ciudades grandes y las ciudades intermedias más importantes son las que saldrán más favorecidas.

7. Bouinot da los resultados del χ^2 para los tres proyectos, respectivamente 9.08, 16.93 y 17.25 (valor crítico de χ^2 a un umbral de significación del 5% y un ddl de 8: 15.51%).

CUADRO 2. IMPLICACIÓN DE LAS CIUDADES MEDIAS EN GRANDES PROYECTOS DE INFRAESTRUCTURAS

Dimensión de la ciudad	Un proyecto del tipo TGV (%)	Un proyecto aeroportuario (%)	Un proyecto de plataforma intermodal (%)
De 20.000 a 50.000 hab.	16.66	19.44	8.33
De 50.000 a 100.000 hab.	33.33	19.04	14.28
Más de 100.000 hab. (*)	35.89	46.15	43.58
(*) hasta 500.000 hab.			

Fuente: Bouinot (1991), p. 786.

Factores de desarrollo de la ciudad media europea

Como recuerda Brunet (2000), Europa es la región del mundo donde las ciudades medias son más numerosas, más antiguas, más resistentes y más complejas. Pero, aunque sea un fenómeno muy europeo, hasta los años sesenta y setenta del siglo XX no se le dio a la ciudad media un papel relevante en la dinamización del territorio. Su concepción tradicional respondía únicamente a la función de ofrecer servicios administrativos básicos a las zonas de los alrededores, especialmente las zonas rurales, y contribuía a la distribución de la población y las actividades económicas de una forma más equilibrada para el territorio. Sin embargo, como expone Llop (2001), la ciudad media hizo fortuna a partir de la década de los 60 cuando algunos gobiernos europeos, especialmente el francés⁸, desarrollan una serie de medidas y políticas destinadas a resolver los problemas generados por los desequilibrios territoriales, en un contexto de fuerte crecimiento demográfico de las áreas más urbanas y pérdidas de población constante en el ámbito rural y territorial más amplio. Según estas iniciativas, las ciudades medias eran las responsables de resolver estos desequilibrios territoriales partiendo de la base que con su reformamiento se produciría un crecimiento que, por efectos multiplicativos, se extendería también a su *hinterland*, provocando una dinamización general⁹.

8. Un caso paradigmático fue en Francia, con los *Plans du développement* (Datar, 1993, *Débat National pour l'aménagement du territoire*, Paris, DATAR).

9. Ejemplos de estos cambios de orientación política son varios planes adoptados en países como Francia o Italia. En el caso francés se produce una reforma legislativa radical a principio de los 80 de redes de cooperación entre ciudades, como los *contrats du plan* y los *contrats de ville*. A Italia aparece el *Progetto '80* destinado, entre otros objetivos, a reequilibrar las diferencias entre metrópolis y ciudades medias-pequeñas, entre ciudad y campo, entre sistemas metropolitanos muy jerarquizados y sistemas policéntricos (Salone y Bonavero, 1997).

En los últimos decenios, muchas ciudades medias registraron un importante aumento de población y consiguieron desarrollar su economía local y aumentar los puestos de trabajo. Esta evolución última es la que se presenta como modélica para las ciudades medias menos afortunadas y deseable para el territorio, ya que permite evitar los desequilibrios en el si de la Unión Europea (C.E., 1995). La C.E. (1995) estudió estas ciudades medias «que ganan», –en población, en recursos, en renta– desde la década de los ochenta, y dibujó varios perfiles: ciudades relativamente grandes con una dimensión suficiente para no estar en desventaja respecto las ciudades con más de 500.000 habitantes; situadas en las proximidades de una gran aglomeración y con una especialización particular, que puedan ofrecer apoyo técnico y trabajadores tan competentes como los de las grandes ciudades; situadas en una región atractiva en calidad de vida, que forman parte de redes constituidas por otras ciudades de igual dimensión y que globalmente pueden ofrecer infraestructuras y equipamientos similares en los de las grandes ciudades.

Muchas de las ciudades que tuvieron un crecimiento positivo en la década de los 80 presentan algunas de estas características. Se destacan ejemplos como las ciudades de la «*terza Italia*» (Brescia, Verona, Parma, Padova, Módena), que configuran una red muy eficaz de ciudades especializadas en actividades como la confección y la industria agroalimentaria. Mantienen estrechos vínculos con ciudades como Milán o Bolonia y con los pequeños centros rurales que las rodean. Otros ejemplos de redes eficaces formadas por ciudades medias se pueden encontrar a lo largo de la Costa Azul y en la región del Ródano-Alpes en el sur de Francia, y en Bade-Würtemberg y Hesse en el sur de Alemania. Según Europa 2000+, todas estas ciudades han desarrollado actividades especializadas y cultivado una identidad propia, al mismo tiempo que se beneficiaban de la proximidad de una gran ciudad, como Lyon, Frankfurt o Stuttgart, y del acceso a un amplio abanico de servicios que éstas ofrecen. Un último ejemplo de ciudades medias que han crecido desde los años 80, según Europa 2000+, son Rennes (Francia) y Cambridge (Reino Unido). Se han convertido en centros de alta tecnología y mantienen estrechos vínculos con París y Londres respectivamente. Estas ciudades han apoyado con éxito las actividades de las zonas rurales y agrícolas de los alrededores y, al mismo tiempo, son centros de investigación, la primera a partir de un tecnopolo y la segunda con un parque científico y una universidad de calado internacional.

TREN DE ALTA VELOCIDAD Y DESARROLLO LOCAL

Un ejemplo contemporáneo de las potencialidades –y las dificultades– de la ciudad media para crear procesos de desarrollo local se encuentra en la construcción de la nueva Red Trans-Europea de Transporte, en concreto del Tren de Alta Velocidad (TAV). Observando el mapa europeo del Alta Velocidad (por ejemplo, los mapas 1, 2 y 3) no damos cuenta del elevado número de ciudades medias con TAV. El ejemplo que aquí presentamos se centra en tres ciudades medias del arco mediterráneo europeo que han recibido una estación TAV: Lleida (España), Aviñón (Francia) y Novara (Italia). El interés principal es observar que ha sucedido en estas ciudades para descifrar cuáles son los retos, las particularidades, los problemas, las soluciones de las ciudades medias frente a la llegada del TAV.

El proyecto de TAV nació en Francia en los años sesenta y setenta como un nuevo modo de transporte rentable y competitivo con el avión para unir las principales ciudades del país, las ciudades grandes. Así, se inauguró en 1981 la línea TGV (*Train à Grande Vitesse*) entre París y Lyon. El esquema de TGV francés que se desarrolló desde entonces seguía unas lógicas particulares: la centralización de la red en París y la organización de etapas ferroviarias cada 400 kilómetros. Mientras que la red de grandes líneas de la SNFC se organizaba en paradas de 100 kilómetros (unía prefecturas), la red TGV se organizaba a partir de las aglomeraciones superiores a 500.000 habitantes (Lolive, 1999). Este modelo primerizo de TAV influyó la planificación de los nuevos países que adoptaban esta tecnología, como España o Italia. Pero una tendencia que se ha producido en los últimos años es la proliferación de estaciones en ciudades medias que se encontraban en el trazado de las líneas de TAV. Se encuentran varios ejemplos en Francia (Le Creusot, Mâcon, Valence, Aviñón, Nimes, Le Mans, Vendôme, Poitiers, Anguleme, etc.), España (Puertollano, Ciudad Real, Guadalajara, Lleida, Tarragona-Reus), Bélgica (Ostende, Bruges, Mons, Charleroi, Namur) o los Países Bajos (Utrecht, Arnhem, Breda). Una de las razones de esto, a parte de que las ciudades mayores ya están servidas, es que técnicamente es más fácil realizar paradas intermedias por las recientes innovaciones tecnológicas (Julià, 2002). Otras razones son las mayores demandas regionales, recogidas en la planificación de los nuevos trazados por parte del Estado.

Sea como fuere, numerosas ciudades medias reciben una estación de Alta Velocidad y esperan que ésta sea una oportunidad de desarrollo, una oportunidad de posicionarse en el nuevo territorio que se configura. De esta

manera, una gran infraestructura en una ciudad de dimensión pequeña se convierte en una gran oportunidad de formar parte de una red de tipo internacional o, como mínimo, de una red regional que gravita alrededor de una gran ciudad.

Los factores que permiten a una ciudad media desarrollarse económica y socialmente con el TAV han sido descritos por autores como Berg y Pol (1998). Dependerían de aspectos como la accesibilidad, la distribución espacial y social de las actividades, los aspectos de calidad de vida y de crecimiento económico, la capacidad de organización. Los factores podrían clasificarse en aquéllos de carácter objetivo y subjetivo (Feliu, 2006). Los factores objetivos son bastante parecidos a los que afectan las ciudades más grandes: posición territorial de la ciudad en la nueva red, características de la estación TAV, modelo urbanístico a escala municipal/urbana y estación, proyectos económicos de la ciudad relacionados con el TAV.

En cambio, los factores subjetivos –la organización de los sujetos o agentes del territorio– parecen tener unas particularidades especiales en relación con la ciudad media. Son los que pueden comportar más problemas de desarrollo –o de realización del proyecto local de desarrollo– a las ciudades medias. Por este motivo, los factores organizativos han sido especialmente estudiados y fragmentados en los siguientes ámbitos: los agentes supralocales y sus proyectos, grado de conflictividad y cooperación en las relaciones de los agentes locales y supralocales, capacidad de creación de un proyecto de ciudad a partir del TAV, agentes que participan en el proyecto local y su dinámica, ámbito territorial de los proyectos.

Todos estos ámbitos temáticos fueron aplicados al estudio de las tres ciudades medias mencionadas (Feliu, 2005, 2006). Seguidamente pasamos a describir sintéticamente las características principales de cada ciudad estudiada y su proceso de implantación del TAV.

Lleida

En febrero de 2003 se inauguró la estación AVE (*Alta Velocidad Española*) de Lleida (125.000 hab.) donde ya existía la estación de ferrocarril clásica. Cuando el tren esté en pleno funcionamiento situará la ciudad a cincuenta minutos de Barcelona y a dos horas de Madrid. La llegada del AVE en Lleida se tomó como pretexto para mejorar la intermodalidad de la estación, las características urbanísticas del barrio y la economía de la ciudad.

MAPA 1. RED DE ALTA VELOCIDAD EN ESPAÑA



Fuente: elaboración propia.

La estación tendrá una accesibilidad mejorada a partir de varias actuaciones (una nueva pasarela, dos puentes nuevos, la reorganización del tránsito rodado, el traslado de la estación de autobuses en la propia estación, construcción de aparcamientos). Las mejoras en la accesibilidad permiten también mejorar la conexión de los «barrios norte» (Pardinyes, Balàfia) que habían quedado aislados –urbanística y socialmente– del Centro histórico desde la construcción del trazado ferroviario a mediados del siglo XIX. Finalmente, las actuaciones de revitalización de los «barrios norte» incluyen la localización de nuevas actividades económicas como el nuevo centro de Congresos «La Llotja».

La economía de la ciudad de Lleida estriba en dos grandes ejes. El primero se basa en los servicios de capitalidad (comercial, empresarial) con un gran ámbito de influencia –por ejemplo, es la segunda ciudad de Cataluña

en número de ferias y congresos. El TAV tiene que servir para potenciar este sector, localizado principalmente en el Centro Histórico de la ciudad. El segundo gran eje económico gira alrededor del sector agroalimentario. El elevado número de hectáreas de regadío de la *Plana de Lleida* y la industria ligada al sector han favorecido la creación de un polo de investigación en la tecnología de los alimentos. Con la llegada del TAV, se ha planificado construir un Parque Tecnológico cerca de lo que tenía que ser la segunda estación de la ciudad, situada en el sur, pero por problemas con la administración central esta estación no se construirá.

Red de actores locales

La ciudad de Lleida se ha erigido como un actor colectivo con fuerza a partir del anuncio de la llegada del TAV. Los actores que han formado el núcleo de la red son el Ayuntamiento, la Cámara de Comercio, la Diputación y la Universidad. Cada uno ha ejercido una aportación específica al conjunto, por el mismo orden: rol de liderazgo y de visión, visión empresarial, legitimidad territorial y política y conocimiento desde diversas vertientes, como la planificación, la economía o la agroalimentación. Este núcleo ha conseguido implicar un conjunto relativamente amplio de actores locales. Así pues, un número importante de actores han podido consensuar un proyecto de ciudad y unas líneas estratégicas para conseguirlo, aparte de algunas pequeñas desavenencias entre Ayuntamiento y Diputación. En definitiva, se ha conseguido crear una dinámica positiva ante la llegada del TAV.

Esto ha sido posible gracias a unos instrumentos de planificación como el Plan General de 1999, pero sobre todo el *Pla de Dinamització de l'Alta Velocitat de les Terres de Lleida* (www.lleidatav.org). Este Plan de naturaleza estratégica se ha estructurado a partir de grupos de trabajo específicos que han tratado los puntos clave a desarrollar con el TAV. Esta concreción temática ha permitido participar en cada ámbito los actores que estaban interesados. Aspectos del Plan como el marketing urbano han ayudado a extender los objetivos a la población y a participar activamente en su diseño.

Así pues, podemos considerar que los actores que forman el sistema de Lleida han funcionado de manera conjunta y cohesionada y han mantenido los elementos propios de su sistema local (agroalimentación, capitalidad); al mismo tiempo se han abierto a los estímulos que les venían del exterior en forma de la innovación que representaba el TAV (nueva accesibilidad, Parque Tecnológico, Centro de Congresos).

Las relaciones externas han tenido aspectos positivos y negativos. La fortaleza y cohesión del sistema han sido clave para abrirse a proyectos a una escala más vasta y para negociar con los actores supralocales (Ministerio, GIF, RENFE, Generalitat) y pedir las modificaciones necesarias en el proyecto estatal de TAV. De esta manera se ha conseguido una estación TAV que potencia el centro de la ciudad y los proyectos económicos ligados a ésta. También se han dado relaciones externas a la hora de realizar la planificación estratégica del turismo o de mejorar la intermodalidad del transporte en la región. Otro tipo de relaciones externas que se han dado son con los agentes del Pirineo leridano. Se debe considerar una experiencia positiva el hecho que el TAV pueda servir para crear expectativas de desarrollo en un territorio más allá de la ciudad.

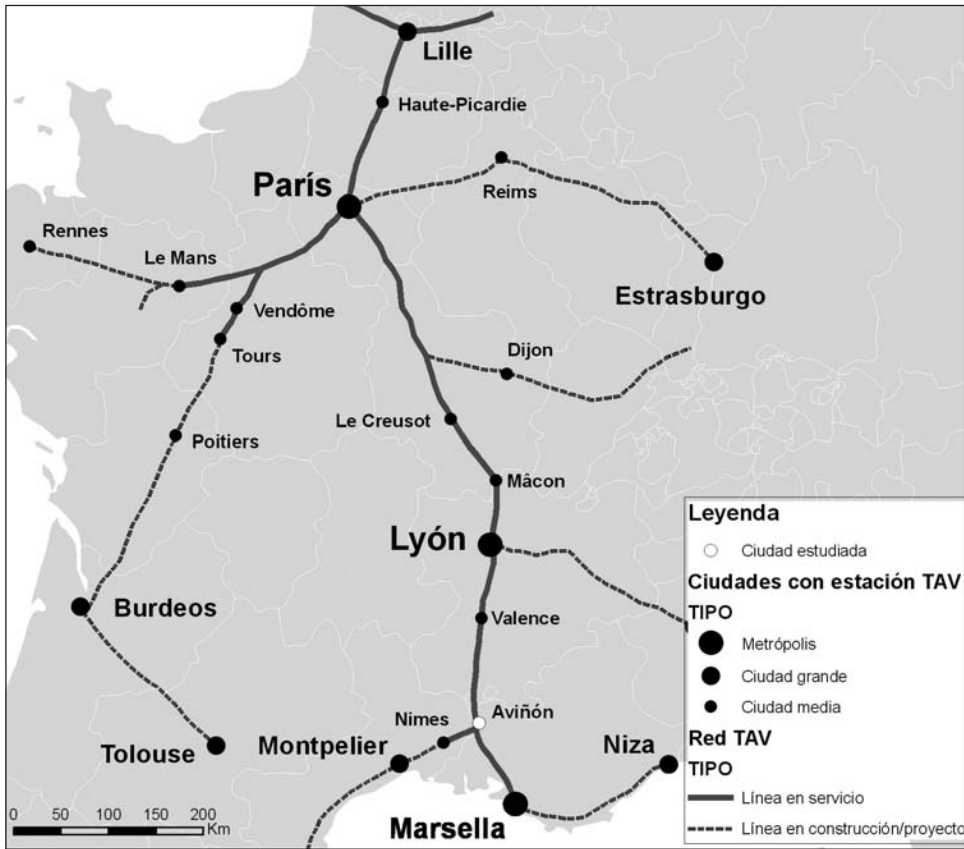
A pesar de los éxitos conseguidos ante el Estado, el actor local no ha sido lo bastante fuerte para conseguir una localización óptima para la segunda estación TAV de Gardeny-Rufea, cuestión que puede considerarse como la pérdida de una oportunidad importante para la ciudad. El proyecto de ciudad se basa en la estructuración de dos polos complementarios que coinciden con las estaciones TAV. La falta de una de estas estaciones no impedirá que se desarrolle el Parque Tecnológico de Gardeny, pero éste no tendrá un posicionamiento territorial tan ventajoso como habría podido tener.

Las razones de la falta de entendimiento entre los agentes no están en la poca capacidad de crear gobernanza, que hubiera estado a su alcance, sino en una problemática de enfrentamiento político. La falta de un marco de diálogo institucionalizado, en este contexto de poca voluntad política, puede haber agravado los desequilibrios en contra de un agente local débil, como esta ciudad intermedia. Esta debilidad podría aplicarse a todas las ciudades medias del país.

Aviñón

Aviñón (89.000 hab.) es la capital del Departamento de Vaucluse y pertenece a la Región de Provenza-Alpes-Costa Azul. La estación TGV se inauguró en 2001 y sitúa la ciudad en treinta minutos de Marsella, a una hora de Lyon y a dos horas y media de París. La decisión sobre el trazado del TAV en Provenza fue larga y conflictiva (1989-1995) (ver Lolive, 1999). Finalmente se decidió localizar la estación en las afueras de Aviñón, sin que coincidiera con la estación de tren histórica. Las dos estaciones se conectarán en el futuro con un tren ligero («*virgule*»).

MAPA 2. RED DE ALTA VELOCIDAD EN FRANCIA



Fuente: elaboración propia.

El gobierno local no quería emplazar la estación en este lugar, llamado *Courtine*. Hubiera preferido localizarla al otro lado de la ciudad, cerca del aeropuerto y del nuevo Parque Tecnológico de la ciudad (*Agropol*), dedicado a la investigación agroalimentaria. Pero la conflictividad con el gobierno central y las grandes ciudades de la Región provocó una grave contienda interna entre el Ayuntamiento y los grupos ecologistas. Todo desembocó en el cambio de mayorías políticas en el gobierno de la ciudad y del Departamento. El nuevo gobierno no tenía ningún proyecto de desarrollo para el nuevo barrio de la estación —y ésta sería una de las causas que no se haya realizado todavía ninguna actuación en el barrio de la estación TGV. Por este motivo, se encargó el proyecto de *Courtine* a una institución externa, sin demasiado liderazgo de los gobiernos locales. El resultado ha sido un Plan para el barrio donde se propone una «*Cité de la formation*» —un nuevo

espacio con centros de seminarios, congresos, pedagogoteca, etc., para la formación continua de trabajadores. También se aprovechará para la construcción en el barrio de algunos hoteles y para equipamientos logísticos.

Red de actores locales

Los sujetos locales activos son bastante numerosos y conforman una red local extensa, aunque con vínculos débiles, marcados a menudo por relaciones básicamente administrativas. La red está formada por el gobierno municipal, el resto de municipios de la aglomeración a partir de la COGA (*Communauté d'Agglomération du Grand Avignon*), el gobierno departamental de Vaucluse, los otros dos departamentos (Gard y Bouches du Rhône), la Cámara de Comercio, asociaciones de empresarios, asociaciones ambientalistas, CMT, CNR, etc.

Por diversos motivos, ningún actor local ha ejercido un fuerte rol de liderazgo y visión, ni el municipio ni la COGA. Ante esta situación el prefecto del Departamento parece erigirse como el líder (o al menos co-líder) de la transformación de Courtine. El prefecto toma este rol como representante de la potente maquinaria administrativa francesa, que da al Departamento un peso político fuerte y unas capacidades técnicas de planificación importantes. Por este motivo, muchas funciones, como la visión del futuro del barrio de Courtine, parecen estar delegadas a instituciones de planificación, como el AREP (organismo estatal), o a profesionales reconocidos (Desvigne, Perault, Zublena-Pochy-Koifman, Portzamparc, Wilmotte) que en realidad son actores externos. En todo caso, la falta de visión explicaría también por qué el proyecto de planificación de Courtine se ha retrasado tanto en el tiempo. Diez años después de saberse la localización de la estación todavía no se ha materializado casi ninguno de los proyectos.

Las características del sistema local territorial de Aviñón serían las de un sistema con un débil cierre operativo y con una apertura importante de actores y de proyectos exteriores. El resultado ha sido que los elementos económicos que caracterizaban Aviñón, como el turismo o el agroalimentación, han recibido pocas transformaciones, mientras que se ha apostado por una nueva especialización no existente hasta ahora, abierta a atraer empresas del entorno.

La falta de cierre sería por causa tanto de factores externos como internos. Respecto a los externos, el más importante puede ser derivado de la conflictividad que se produjo en todo el proceso de planificación del *TGV Méditerranée*. Una de las vías de resolución del conflicto consistió en la ruptura de las alianzas entre los gobiernos locales y las asociaciones ambientalistas. Esta

ruptura, si bien posibilitó la construcción final del trazado y la estación, habría tenido consecuencias negativas en el interior del sistema en forma de pérdida de confianza entre agentes. La conflictividad entre los agentes provocó, por ejemplo, el cambio de fuerzas políticas en el gobierno de la ciudad y en el Departamento. Los factores internos serían los ya mencionados, la falta de visión y liderazgo de las instituciones políticas locales¹⁰.

Novara

Novara (102.000 hab.) es la capital de la Provincia italiana que comprende el *novarese* y pertenece a la Región del Piemonte. La estación TAV se inauguró en el 2006 y situará Turín a treinta minutos y Milán a quince minutos. En principio sólo debía haber una sola estación TAV en la ciudad, en la estación histórica, en el centro. Pero finalmente, por presiones de las ciudades mayores, se construirá una segunda estación en las afueras de Novara, en el *by-pass*, para evitar pasar por el centro de la ciudad.

Cuando se decidió realizar una única estación en el centro de Novara, la inversión se tomó como una oportunidad para remodelar todo el sistema ferroviario de la ciudad, para reestructurar urbanísticamente los barrios degradados en torno a la estación y para localizar al lado de la estación TAV los dos grandes equipamientos que simbolizan las especializaciones económicas de la ciudad: el Parque Tecnológico de la química y nuevos materiales, y el CIM (Centro Intermodal de Mercancías). El Parque Tecnológico responde a la especialización histórica de la ciudad en la investigación y producción química –Novara era conocida como la «capital italiana de la química». El CIM responde a la posición territorial privilegiada en medio dos corredores viarios este-oeste y norte-sur, y la proximidad al aeropuerto milanés de Malpensa. Numerosas instituciones se unieron para planificar urbanísticamente y estratégicamente las transformaciones de la ciudad.

La segunda estación se situará en las afueras y permitirá conectar ciudades como Turín directamente con el aeropuerto de Malpensa, aunque restará potencialidad de transformación a la estación central. El gobierno local no estaba de acuerdo con esta decisión, pero no podía participar en las

10. Cecile Helle, geógrafa y alcaldable para Aviñón, defiende que el gobierno municipal, en vez de tomar el TAV como revulsivo para un nuevo proyecto de ciudad, ha consistido en un retorno a las características históricas de la ciudad, una visión que podríamos calificar de reactiva, causada quizá por el mismo conflicto de TGV (entrevista transcrita en Feliu, 2005).

negociaciones en donde se decidía su realización. El proyecto local de desarrollo quedaba, de esta manera, debilitado.

MAPA 3. RED DE ALTA VELOCIDAD EN ITALIA



Fuente: elaboración propia

Red de actores locales

El anuncio de la llegada del TAV (o *Alta Capacità*) ha ayudado a la movilización de ciertos actores de la ciudad para promover una nueva etapa de desarrollo en Novara. En principio, fueron los actores institucionales los primeros a movilizarse, el gobierno municipal y el territorial. En torno a estos agentes se han adherido otros, como la Cámara de Comercio, diferentes

empresarios implicados en la transformación física de la ciudad, empresas del sector químico, Universidad, asociaciones culturales y sociales, etc. Sin embargo, la participación de la ciudadanía ha sido más bien pobre.

La visión de la ciudad y la definición de estrategias han sido ejercidas básicamente por el gobierno municipal, a través de varios planes como el Pru, el Prusst¹¹ o el *Studio di fattibilità*. Este actor es el que ha ido vehiculando las diferentes propuestas de configuración del nodo infraestructural y los proyectos relacionados con los actores supralocales, muchas veces tomando la iniciativa en la discusión. Las transformaciones físicas han sido lideradas por el propio gobierno municipal y las económicas, como el polo químico o el logístico, por el gobierno territorial.

La dinámica entre los agentes ha sido positiva, aparte de ciertos enfrentamientos entre el gobierno municipal y el territorial, especialmente en la decisión de la localización de la segunda estación TAV y en la organización de la logística. Los instrumentos de planificación como el Prusst y el Plan Estratégico del Turismo parecen haber ayudado a crear una dinámica positiva entre los actores. Especialmente el Prusst ha servido para implicar en el proyecto al sector privado, necesario para la financiación que supone.

Podemos calificar este sistema local como operativamente cerrado y abierto a las relaciones exteriores. Esto ha sido posible gracias a la cohesión de la red de actores locales y al liderazgo de las transformaciones ejercidas por las instituciones locales para recuperar un rol de Novara en el territorio. En la posición territorial de la ciudad, dentro del ámbito metropolitano de Milán, se daba el peligro de perder la identidad y la actuación conjunta en favor de la integración dentro de las difusas dinámicas metropolitanas. La apertura externa se ha producido a partir del desarrollo de ciertas especificidades que abarcan una escala amplia y sitúan Novara en el mapa del territorio italiano y europeo: polo científico y tecnológico de la química y la logística.

En el cuadro 3 se sintetizan los recursos que se han puesto en valor en las tres ciudades, tanto aquéllos que han nacido con la llegada del TAV como aquéllos que ya se explotaban y han resultado fortalecidos. Deberíamos destacar, al menos, tres aspectos. En primer lugar, los beneficios que supone una estación céntrica para la recuperación de los espacios degradados para la ciudad –aunque una estación semi-periférica como Aviñón también permite la recuperación de un espacio importante. En segundo lugar,

11. *Programma di Recupero Urbano (Pru)*, *Piano di Riqualificazione Urbana e di Sviluppo Sostenibile del Territorio (Prusst)*.

la constatación que los nuevos recursos económicos que nacen de la llegada del TAV son del ámbito de los servicios, especialmente relacionados con el ocio o los servicios avanzados. Son un reflejo del dinamismo sustentado en las nuevas tendencias económicas. Finalmente, las ciudades que han conseguido crear una dinámica más elevada de desarrollo local serían Lleida y Novara, ya que el TAV potencia un mayor número de recursos, nuevos o ya explotados. Además, los recursos potenciados en estas dos ciudades tienen un carácter marcadamente más endógeno. Es decir, que se basan en especializaciones de estas ciudades fruto de una evolución histórica y territorial particulares.

CUADRO 3. RECURSOS POTENCIADOS POR EL TAV

	Nuevo recurso	Recurso ya explotado
Lleida	Mejora del espacio ferroviario y conectividad entre barrios Palacio de Congresos Espacio de Gardeny Parque Tecnológico Patrimonio turístico de la ciudad	Funciones direccionales (comercio agroalimentario al mayor, ferias y congresos) I&D en el sector agroalimentario Comercio Equipamientos logísticos
Aviñón	Recuperación de los espacios de Courtine (hoteles, parque, río) Ciudad de la Formación	Patrimonio arquitectónico y cultural Equipamientos logísticos
Novara	Reordenación del espacio ferroviario y conectividad entre barrios Recuperación del espacio de S. Agabio Parque Tecnológico Patrimonio turístico de la ciudad	I&D en el sector químico y nuevos materiales Polo logístico

Fuente: elaboración propia.

PROBLEMÁTICA COMÚN DE LAS CIUDADES MEDIAS CON TAV

Del estudio de los tres casos se muestra como el TAV en una ciudad media puede comportar un proceso de desarrollo local, aunque se repiten ciertos problemas y situaciones particulares que afrontan todas estas ciudades en su cualidad de «ciudad media». En referencia a los factores más objetivos, de carácter material, se observa en general la problemática derivada de la falta de masa crítica suficiente. Como se decía anteriormente, el TAV fue pensado para unir ciudades grandes y, de hecho, la lógica de la explotación de la línea así lo corrobora. Serán las ciudades mayores las que recibirán los mayores flujos, donde pararan todos los trenes AV de largo recorrido. Las ciudades medias

del camino recibirán algún convoy internacional, pero la mayoría de los flujos serán de ámbito regional y los unirán con las ciudades grandes próximas.

Los problemas de masa crítica suficiente también afectan a la intermodalidad, la integración óptima de los diferentes modos de transporte. La intermodalidad del TAV en las ciudades medias es especialmente importante porque permite la utilización de la nueva infraestructura –y la distribución de los beneficios económicos y sociales– a un ámbito territorial amplio, el ámbito de influencia de la ciudad. Muchas veces, pero, la intermodalidad eficaz se hace difícil de sustentar económicamente por los altos costes que conllevan una alta frecuencia, la diversidad de modos de transporte o la dedicación de unos espacios específicos, además de una gestión unificada del sistema de transporte (ver Menéndez et alii., 2002).

Todo ello no impide que se creen proyectos locales de desarrollo, y pueden tener éxito siempre que sean adecuados a la escala de la ciudad media. La implantación del TAV suele promover nuevos desarrollos urbanos como, por ejemplo, la nueva organización de los trazados ferroviarios (nueva localización del trazado, soterramiento de vías, interconexión de nuevas infraestructuras). Otro ejemplo es el desarrollo urbanístico alrededor de la nueva estación, tanto si es central como periférica. En el caso de una estación urbana, se suele planificar un nuevo polo urbano capaz de articular los barrios desconectados y mejorar los servicios del entorno de la estación. Es una oportunidad para la reestructuración urbana, especialmente si el barrio sufre degradación urbana y social. En una estación periférica, en cambio, se suelen desarrollar grandes proyectos urbanos por la disponibilidad de suelo.

Otro tipo de la nueva proyección urbana se refiere a los nuevos proyectos económicos que surgen de la llegada del TAV. Algunos nacen a partir de la implantación del TAV, aunque la mayoría existían como proyecto anteriormente y se aprovecha la nueva infraestructura para llevarlos a cabo. Los sectores a desarrollar suelen estar muy relacionados con los servicios avanzados (polos de investigación, turismo urbano, actividad ferial-congresual, formación), en la tendencia del «*infotainment*» (*information, communication, entertainment*) (Berg y Pol, 1998).

Pero los factores que causan más problemas a la realización del proyecto local de las ciudades medias están relacionados con la (mala) organización de los agentes del territorio. Estos factores, por otro lado, serían relativamente fáciles de subsanar. Es decir, que no dependerían tanto de elementos materiales o presupuestarios inalcanzables como de la voluntad de negociar, pactar, solucionar los problemas que surgen. Este nuevo escenario en la organización de los agentes del territorio coincide con la necesidad de

gobernanza territorial y urbana, definida como el proceso de coordinación de actores, grupos sociales, instituciones, para atender los propios objetivos discutidos y definidos colectivamente dentro de ambientes fragmentados, inciertos (Bagnasco y Le Galès, 1997).

Se constata en primer lugar que la ciudad media parte de una posición débil –mucho más débil que las ciudades grandes– frente a los agentes supralocales encargados o con capacidad de influenciar en la planificación de la nueva infraestructura y los elementos a ella relacionados (gobierno regional, gobierno estatal, gestores de la infraestructura, las propias ciudades grandes). Esta condición puede suponer una grave dificultad para llevar a cabo el proyecto local de desarrollo por parte de la ciudad media. La limitación del proyecto local, especialmente si ha sido ampliamente elaborado y pactado por los actores locales, supone el debilitamiento del proceso de desarrollo, la finalidad última de la infraestructura.

Un ejemplo generalizado es la localización de la estación. Normalmente, las ciudades medias prefieren la construcción de su estación en el centro de la ciudad o, al menos, prefieren contar con una estación «urbana» –aunque no sea exactamente en el centro. Ello se debe a la capacidad transformadora y portadora de nuevos flujos que se le atorga a la estación, y que puede aprovecharse para dar una nueva dimensión al proyecto urbano. Pero la voluntad de la ciudad puede verse en conflicto con otros intereses más funcionales del territorio, a escalas más amplias, que prefirieren la localización de la estación fuera de la ciudad, por ejemplo en un *by-pass*, para evitar el paso por el área urbanizada. Esto se debe a que los planificadores supralocales intentan prevenir saturaciones y ganar rapidez en el recorrido, aunque sea descuidando las ciudades medias. Mientras la estación central ofrece una buena intermodalidad con la red secundaria de transporte y favorece el desarrollo del centro de la ciudad, la periférica tiene mejor conexión con los aeropuertos grandes y la red viaria rápida (Ribalaygua, 2005). Si no se llega a un acuerdo para construir una sola estación TAV en la ciudad media, se suele dar una situación donde se prevén dos estaciones, una en el centro y la otra en las afueras. Si se da esta solución, es necesario que las dos estaciones respondan a las voluntades locales y al acuerdo de las diversas administraciones. La duplicación de estaciones, especialmente cuando hay una que no responde a las voluntades locales, puede producir incompatibilidad entre las dos, ineficacia del sistema de transporte y disminución de la capacidad de la ciudad para aprovechar los recursos locales.

Otro ejemplo es la dificultad de sentar en una mesa todos los implicados en la transformación del entorno de la estación y conseguir un acuerdo

y unos fondos suficientes para que se realice. Una vez decidida la localización, debe empezar la transformación urbana de su entorno. En el caso de una estación central, suelen estar implicados en la reestructuración urbana los diferentes niveles de gobierno (municipal, provincial, regional, estatal) y las empresas públicas ferroviarias. Éstas últimas pueden tener una gran importancia en el proyecto al poseer muchos espacios cercanos a la estación histórica. Otros agentes implicados pueden ser de origen local, como empresarios, instituciones universitarias o asociaciones económicas. La definición del proyecto de transformación está muy relacionado con el modelo de ciudad –urbano y económico– por el que apuestan los agentes locales, y muy a menudo los agentes supralocales no son sensibles a los objetivos de éste. Son reacios a conceder demasiadas demandas locales para conseguir llevarlo a cabo, demostrando un cierto grado de incompreensión –o desconfianza– hacia las necesidades locales. Un ejemplo descrito muy a menudo es la dificultad de los entes locales de recibir información concreta de los proyectos urbanísticos por parte de los planificadores supralocales.

Otros ejemplos de dificultades de organización propias de las ciudades medias están relacionados con la gestión de los agentes locales, internos, para la definición y prosecución del proyecto local. Si bien la ciudad media es un ámbito reducido donde se pueden determinar con relativa facilidad cuáles son los actores necesarios para la realización del proyecto–y esto computaría como ventaja de la ciudad media–, existen problemáticas que tienen más difícil solución para este tipo de ciudades. Un ejemplo es la dificultad de gestión del área urbana. La debilidad institucional y de representación de la ciudad media impide a menudo que el proyecto de transformación depase los estrictos límites municipales, cuando la realidad geográfica conllevaría muchas veces lo contrario. Esta problemática se da también en las ciudades grandes, pero éstas tienen más instrumentos y/o influencias para solucionarlo. Un ejemplo concreto en este sentido sería la complicada gestión de la intermodalidad, que aparece como problema en todas las ciudades estudiadas.

CONCLUSIONES

De estas reflexiones se concluye que la ciudad media europea es una realidad urbana con una entidad propia y una lógica de funcionamiento territorial específica. Por este motivo, debiera reforzarse su estudio en el marco del desarrollo local ya que la correcta interpretación de sus particularidades puede

determinar el éxito en los procesos de desarrollo local. Estas particularidades van desde sus propias características cuantitativas y cualitativas hasta los factores que determinan su proceso de desarrollo local.

Los principales rasgos que definen las ciudades medias europeas son varios. Se trata de ciudades de dimensiones variables, entre los 20.000 y 200.000 habitantes, con ciertas características cualitativas particulares. Una de estas es el desarrollo de funciones territoriales de intermediación entre la ciudad grande y el territorio y, por lo tanto, de capitalidad territorial. Otras características de tipo socioeconómico son su mayor anclaje en la realidad local (identidad), su alta diversificación social, un pasado histórico que les ha dado una solidez institucional, y una capitalidad territorial que les ha permitido albergar equipamientos y servicios de calidad (educación, sanidad, producción, comunicación). Con estas características se comprende que este fenómeno territorial esté especialmente presente en el contexto europeo.

Es en este contexto que las ciudades medias han sido reconocidas como un recurso por las políticas de equilibrio territorial a través de la configuración policéntrica del territorio. También en este contexto se han descrito las características que sitúan algunas de éstas en una posición aventajada para albergar los procesos de desarrollo local –ciudades relativamente grandes, situadas en la proximidad de una gran aglomeración, en una región atractiva, bien comunicada, con una especialización económica particular.

Estas características ventajosas son válidas para las ciudades que reciben una gran infraestructura de transporte como el TAV. Pueden explotar mejor, de esta forma, sus ventajas comparativas en relación con otras ciudades medias. Pero existen unos condicionantes de las ciudades medias que son propios y no dependen tanto de su localización territorial o su dotación de recursos. Están más bien relacionados con la organización de los agentes del territorio, con la capacidad gobernanza. Algunos de estos condicionantes son positivos para la ciudad media en relación con las otras realidades urbanas, pero la mayoría se presentan como negativos. Se computa como una ventaja de la ciudad media el fácil reconocimiento de los actores locales, a causa de un contexto social urbano con una relativa complejidad. Esto ayuda a fortalecer la creación y el acuerdo del proyecto local de desarrollo, así como la realización de una fuerte cohesión social. Otros condicionantes, en cambio, pueden dificultar su desarrollo local. En primer lugar, la debilidad frente a otros agentes externos, ya sean grandes empresas, escalas de gobierno regional o estatal, o las propias ciudades grandes. A menudo las ciudades medias se enfrentan a unas políticas –de infraestructuras, de

ordenación del territorio, económicas— que no están pensadas ni a una, ni para una, escala local como la que tratamos. Esto genera muchas veces la incompreensión de las demandas, proyectos, necesidades de las ciudades medias, aunque sean vitales para extender el desarrollo a todo su territorio de influencia. En segundo lugar se denota la falta de mecanismos e instrumentos de gobierno interno. La dinámica urbana de las ciudades medias extiende su funcionamiento más allá de las fronteras municipales. Pero las dificultades de gestionar los proyectos locales de transporte, urbanísticos y económicos a nivel de área urbana no encuentran soluciones, o son de más difícil resolución, a la escala de la ciudad media.

Recibido 06.04.2006

Aceptado 01.02.2007

BIBLIOGRAFÍA

- BAGNASCO, A; LE GALÈS, P. (1997), "Introduction. Les villes européennes come société et come acteur", en BAGNASCO, A; LE GALÈS, P., a cura de, *Villes en Europe*, La Découverte, Paris, pp. 7-43.
- BELLET, C.; LLOP, J. M. (2000) ed, *Ciudades Intermedias. Urbanización y sostenibilidad*, Milenio, Lleida.
- BELLET, C.; LLOP, J. M (2004), "Ciudades intermedias: entre territorios concretos y espacios globales", *Ciudad y Territorio*, XXXVI (141-142), p. 569-581.
- BERG, L.; POL, P. (1998), *The European high-speed train-network and urban development: experiences in fourteen European urban regions*, European institute for comparative urban research, Ashgate.
- BIEHL, D. (1988), "Las infraestructuras y el desarrollo regional", *Papeles de economía española*, nº 35, pp. 293-310.
- BOUNOT, J. (1991), "Les villes moyennes européennes et l'échéance de 1993", *Annales de Géographie*, nº 561-562, pp. 770-796.
- BRUNET, R. (1997), *Territoires de France et Europe*, Paris, Belin.
- BRUNET, R. (2000), "Des villes comme Lleida. Place et perspectives des villes moyennes en Europe", en BELLET, C.; LLOP, J. M. (ed.), *Ciudades Intermedias. Urbanización y sostenibilidad*, Milenio, Lleida, pp. 108-124.
- CE (1995), *Europa 2000+. Cooperación para la ordenación del territorio europeo*, DG XVI, Oficina de Publicaciones Oficiales de las Comunidades Europeas, Luxemburgo.
- CONTI, S. (1996), "Il linguaggio dei sistemi", en Conti, S., *Geografia Economica: teorie e metodi*, UTET Libreria, Torino, pp. 181-233.
- DEMATTEIS, G. (1995), *Progetto implicito. Il contributo della geografia umana alle scienze del territorio*, Franco Angeli, Milano.
- DEMATTEIS, G. (1998), "Il fenomeno urbano", en Corbi, B.; Corna, G.; Dematteis, G.; Pierotti, P., *Geografia Urbana*, UTET, Torino.
- DEMATTEIS, G.; GOVERNA, F. (2001) a cura de, *Contesti locali e Grandi Infrastrutture. Politiche e progetti in Italia e in Europa*, Franco Angeli, Milano.
- ESTEBAN, A DE; LÓPEZ, A. (1989), "El papel de las ciudades medias en España", *Urbanismo Coam*, nº6, pp. 6-16.

- FELIU, J. (2005). "Les infraestructures de transport i el desenvolupament local de les ciutats mitjanes. El Tren d'Alta Velocitat a les ciutats de Lleida, Avinyó i Novara". Tesis de doctorado. IMA. Universitat de Girona.
- FELIU, J. (2006). *Tren d'alta velocitat. Desenvolupament local a Lleida, Avinyó i Novara*, Cambra de Comerç de Girona-Càtedra Empresa de la Universitat de Girona, Girona.
- FRIEDMANN, J. ; WEAVER, C. (1979), *Territory and Function*, Edward Arnold, London.
- de la Fuente, R. S. et alii. (2006), "Análisis de las consecuencias territoriales del AVE en ciudades pequeñas: Ciudad Real y Puertollano", *Estudios Territoriales*, nº260, pp. 199-230.
- GEORGE, P. (1984): "La città Media nella Megalopoli", en Muscarà, C. (a cura de), *Megalopoli Mediterranea*, Fanco Angeli, Milano, pp. 143-151.
- GOVERNA, F. (1997), "*Il milieu urbano. L'identità territoriale nei processi di sviluppo*", Franco Angeli, Milano.
- HALL, P. (2000): "Redefining Europe's cities", en Bellet, C.; Llop, J. M. (ed.), *Ciudades Intermedias. Urbanización y sostenibilidad*, Milenio, Lleida, pp. 93-108.
- JULIÀ, J. (2002), "Ferrocarril de alta velocidad y territorio", en Subirats, J. (coord.), *Redes, territorios y gobierno. Nuevas respuestas locales a los retos de la globalización*, UIMP-Diputació de Barcelona, Barcelona, pp. 259-268.
- LLOP, J. M. (2001), "Que és una ciutat mitjana/intermèdia", curs sobre ciutats mitjanes i grans infraestructures, Figueres [documento inédito].
- LOLIVE, J. (1999), *Les contestations du TGV Méditerranée : Projet, controverse et espace public*, col. Logiques politiques, Harmattan, Paris.
- MAGNAGHI, A. (1990) a cura de, *Il territorio dell'abitare. Lo sviluppo locale come alternativa strategica*, Franco Angeli, Milano.
- MÉNDEZ, R. (1997), *Geografía Económica, la lógica espacial del capitalismo global*, Ariel, Barcelona.
- MENÉNDEZ, J.M. ET ALII. (2002), "El AVE en Ciudad Real y Puertollano: notas sobre su incidencia en la movilidad del territorio", *Cuadernos de Ingeniería y Territorio*, 2, UCLM, Ciudad Real.
- OBERTI, M. (1997), "structures sociales comparées des villes moyennes", en Bagnasco, A; Le Galès, P. (a cura de), *Villes en Europe*, La Découverte, Paris, pp. 7-43.
- RIBALAYGUA, C. (2005), "Alta Velocidad y ciudad: estrategias de incorporación de las nuevas estaciones periféricas francesas y españolas", Colección CIU, 44, Instituto Juan Herrero, Universidad Politécnica de Madrid, Madrid.
- SALONE, C.; BONAVERO, P. (1997), "Il sistema urbano europeo", en Dematteis, G.; Bonavero, P. (a cura de), *Il sistema urbano italiano nello spazio unificato europeo*, Il Mulino, Bologna, pp. 37-66.
- SANTAMARIA, F. (2000), "La notion de "ville moyenne" en France, en Espagne et au Royaume-Uni", *Annales de Géographie*, nº. 613, Mayo – Junio, pp. 227-239.
- SERRANO, J. M. (1986), "Distribución espacial en España de las ciudades de tamaño intermedio (25.000-50.000 habitantes)" *Estudios Territoriales*, nº 20, pp. 139-160.
- SUBIRATS, J. (2002) coord., *Redes, territorios y gobierno. Nuevas respuestas locales a los retos de la globalización*, UIMP-Diputació de Barcelona, Barcelona.
- UNPD (UNITED NATIONS POPULATION DIVISION) (2001), *World Urbanization Prospects: The 1999 Revision*, Population Division, Department of Economic and Social Affairs, United Nations Secretariat, USA.
- VICENTE, J. (1998), *El procés de construcció de l'àrea urbana de Girona, Plans, discursos i realitat*, Tesis Doctoral, Departament de Geografia, Universitat Autònoma de Barcelona (dos volúmenes).
- VICENTE, J. (2001), "Quines Ciutats per a la Catalunya de les ciutats?", curs sobre ciutats mitjanes i grans infraestructures, Figueres [documento inédito].
- VINUESA, J. (1989): "La población de las ciudades medias españolas", *Urbanismo Coam*, nº6, pp. 17-27.

Resumen

La ciudad media o intermedia europea ha sido calificada de «OGNI» (Objeto Geográfico No Identificado) por la falta de teorizaciones propias. Esta afirmación es especialmente cierta en el campo del desarrollo local, en las particularidades que juegan en el proceso de aprovechamiento de los recursos locales para crear un desarrollo endógeno. Esta investigación pretende, en primer lugar, recoger las opiniones de varios autores e instituciones para definir las características cuantitativas y cualitativas de esta realidad urbana. En segundo lugar, se quiere contextualizar la ciudad media en el territorio europeo y en las políticas a esta escala. Finalmente, se describen tres ejemplos de desarrollo local en ciudades medias a partir de la implantación del Tren de Alta Velocidad para mostrar cuáles son los factores diferenciales del desarrollo local en este fenómeno urbano.

Palabras clave: Ciudad media. Desarrollo local. Tren alta velocidad.

Abstract

Medium-sized (or intermediate) European city has been qualified as «UGO» (unidentified geographical object) because the lack of reflections on it. This assertion is especially true for local development, for particularities that play in the process to make use of local resources to create an endogenous development. This research tries to show, firstly, the opinions of several authors and institutions that have written about these cities lastly in order to define quantitative and qualitative characteristics that define this urban reality. Secondly, it is wanted to put medium-sized city in a European context and in their policies to this scale. Finally, three examples of urban local development are described from the introduction of High-Speed Train to show which factors of local development exist in this urban phenomenon.

Key words: Medium-sized city. Local development. High Speed Train.

Résumé

La ville moyenne ou intermédiaire Européenne a été qualifiée de «OGNI» (Objet Géographique No Identifié) par le manque de réflexions propres. Cette affirmation est spécialement certaine dans le champ du développement local, dans les particularités qui jouent dans le procès de profit des recours locaux pour créer un développement endogène. Cette recherche prétend, premièrement, recueillir les opinions de plusieurs auteurs et les institutions qui ont écrit sur la ville moyenne dernièrement pour définir les caractéristiques quantitatives et qualitatives qui définissent cette réalité urbaine. En deuxième lieu, on veut contextualiser la ville moyenne dans le territoire européen et dans les politiques à cette échelle. Finalement, trois exemples de développement local sont décrits dans des villes moyennes à partir de l'implantation du Train à Grande Vitesse pour montrer lesquels sont les facteurs différentiels du développement local dans ce phénomène urbain.

Mots clé: Ville moyenne. Développement local. Train à Grande Vitesse.